

# Perspectivas para as Concessões de Transporte e Políticas Econômicas Brasileiras até 2020

Armando Castelar Pinheiro  
IBRE/FGV

Brasília, 21 Agosto 2014

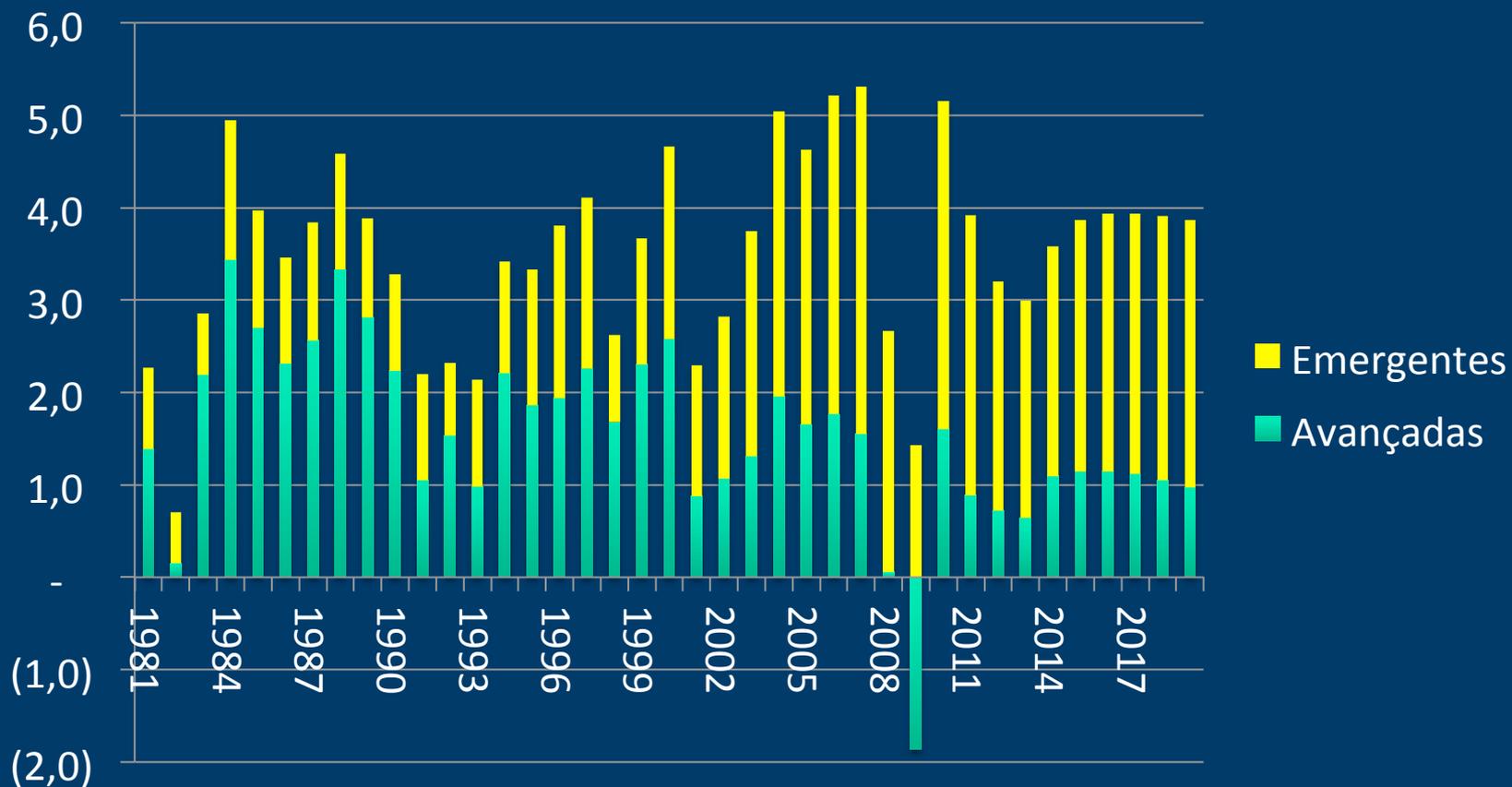
# O Brasil sobre Trilhos em 2015-20

---

- Excelentes oportunidades
  - Demanda por transporte vai continuar crescendo
  - Há recursos disponíveis e investidores interessados
- Desafio está em fazer da oportunidade realidade
  - Risco político-regulatório
  - Qualidade do macro e micro planejamento
  - Institucionalidade da cooperação entre setores público e privado

# 2015-20: Um “Novo Normal” na economia mundial

Emergentes devem responder por 72% do crescimento mundial em 2014-19 (variação do PIB, %)



# Brasil: crescimento vai acelerar

---

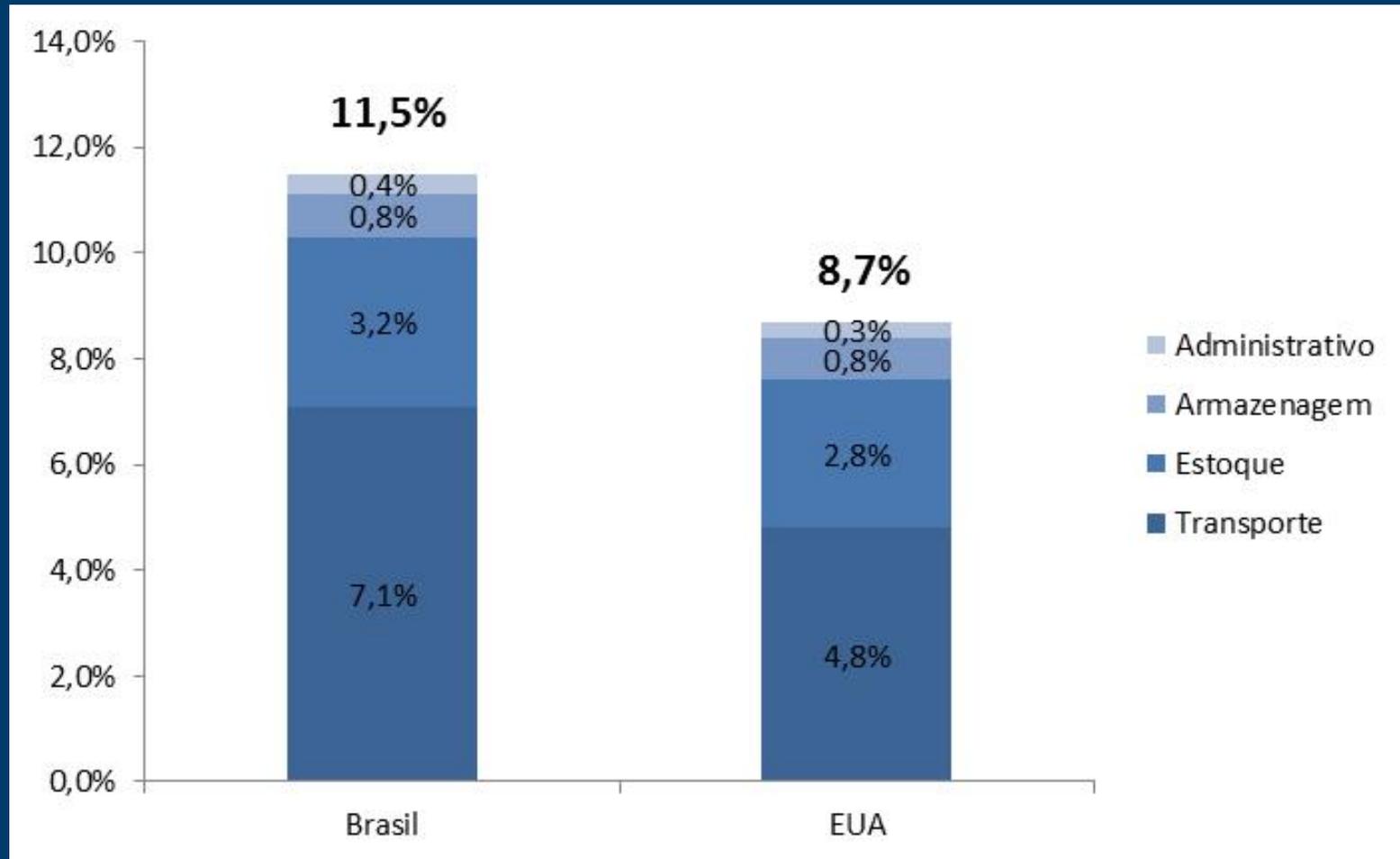
- Destaque para setores agrícola e de extrativa mineral
- Demanda por transporte seguirá crescendo acima do PIB

	<b>2009-14</b>	<b>2015-20</b>	
		Focus	FMI
PIB	2,4%	2,5%	2,8%
Agricultura	2,4%	3,2%	

Fonte: IBGE, Banco Central e FMI.

# Logística de transporte: chave para aproveitar oportunidades

## Custos Logísticos como % do PIB -- Brasil e EUA, 2012



# Histórico de Investimento em Infraestrutura (% PIB)

Período	1971- 1980	1981- 1989	1990- 2000	2001- 2010	2011- 2013
<i>Total (% PIB)</i>	5,42	3,62	2,29	2,16	2,36
Eletricidade	2,13	1,47	0,76	0,64	0,74
Telecom	0,80	0,43	0,73	0,70	0,50
<b>Transporte</b>	<b>2,03</b>	<b>1,48</b>	<b>0,63</b>	<b>0,64</b>	<b>0,93</b>
Água e Saneamento	0,46	0,24	0,15	0,18	0,20

Fonte: Giambiagi e Pinheiro (2012) e Frischtak e Davies (2014).

# Investimento em ferrovias pode crescer (% PIB)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Rodoviário</b>	0,36%	0,41%	0,55%	0,60%	0,48%	0,43%	0,52%
<b>Ferroviano</b>	<b>0,12%</b>	<b>0,17%</b>	<b>0,11%</b>	<b>0,15%</b>	<b>0,15%</b>	<b>0,14%</b>	<b>0,17%</b>
<b>Aeroportuário</b>	0,02%	0,01%	0,01%	0,02%	0,03%	0,06%	0,09%
<b>Portuário</b>	0,09%	0,06%	0,05%	0,12%	0,09%	0,16%	0,09%
<b>Hidroviário</b>	0,01%	0,01%	0,02%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%
<b>Mobilidade Urbana</b>						0,12%	0,17%
<b>Metroviário</b>	<b>0,05%</b>	<b>0,09%</b>	<b>0,17%</b>	<b>0,09%</b>	<b>0,06%</b>	<b>0,09%</b>	

Fonte: Frischtak e Davies (2014) e INTER-B, Carta de Infraestrutura, Ano1, Nos. 4 e 5 (2014).

# PAC ferrovias: desafio de gestão

- PAC Transportes: dois em cada três projetos têm atraso de dois anos ou mais.
- Sobre-custos: gasto sobe, mas resultado é o mesmo

Ferrovia	Início	Custo (R\$ bilhões)	Prazo	Custo Maio 2014 (R\$ bilhões)	Prazo	Atraso (meses)
Transnordestina	2006	4,50	dez/10	7,50	2016	72
Ferronorte	2008	0,75	dez/10	0,73	set/13	33
FIOL	2010	2,37	dez/12	4,24	dez/15	36

Fonte: Balanços do PAC.

# PIB: desafio operar com setor privado

---

- Construção e/ou melhoramentos de 11 mil km de linha férreas
- Investimentos de R\$ 99,6 bilhões em 30 anos
  - R\$ 61,3 bilhões em cinco anos → 0,19% do PIB
  - R\$ 33,9 bilhões em 25 anos → 0,01% do PIB

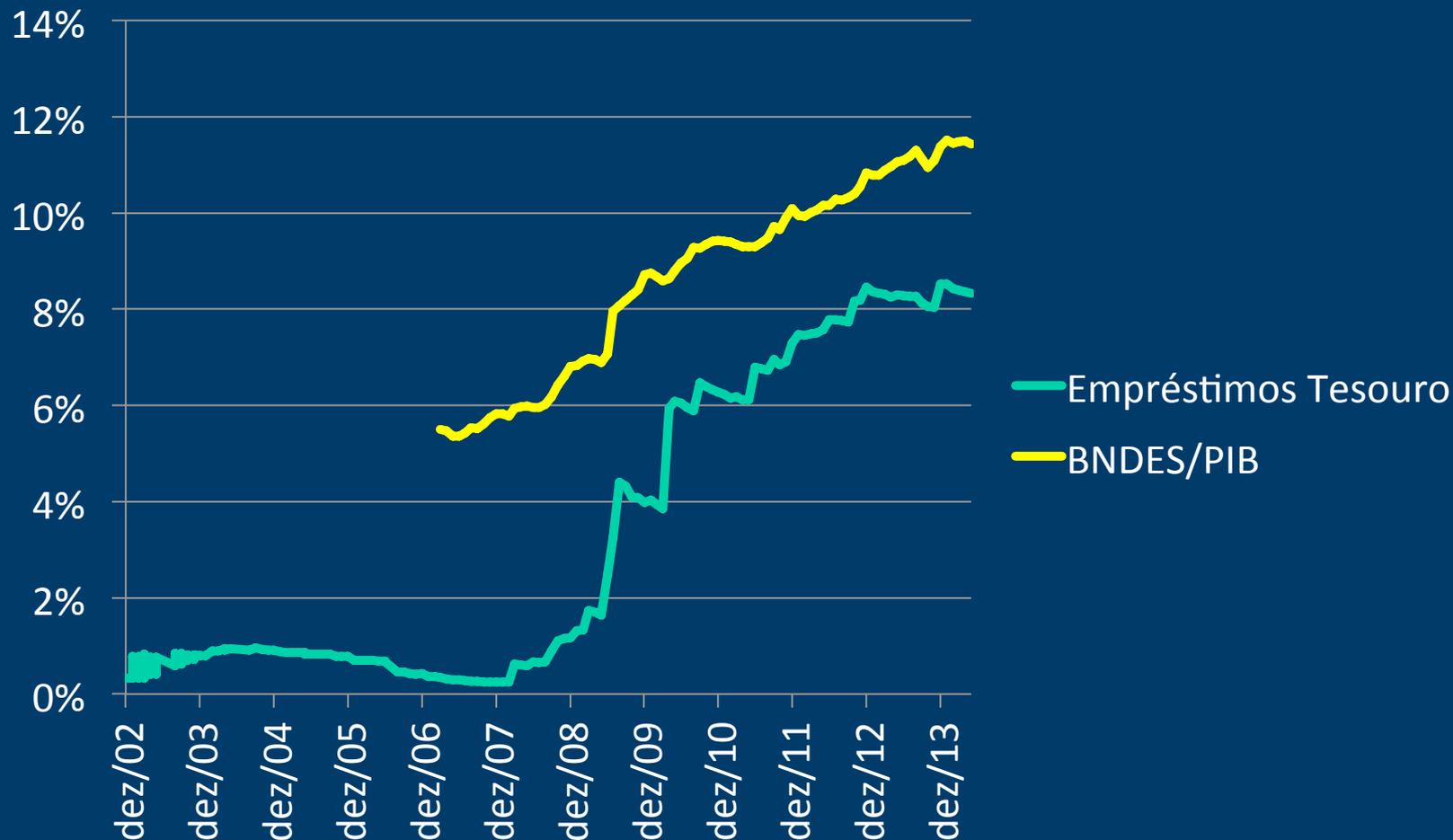
# Brasil 2020: Investimento depende de novos avanços

---

- Risco de investir é alto:
  - Situação macroeconômica
  - Fortalecer autonomia das agências
  - Modelos instáveis
- Limites à expansão do crédito barato
- Novo modelo ferroviário ainda em implantação
- Modelo de PPP e não concessão
- Falhas de macro e micro-planejamento

# Limites à concessão de crédito público

Empréstimos do BNDES e aportes do Tesouro no BNDES (% do PIB)



# Desafios do novo modelo ferroviário

---

- Risco de contratação é difícil de superar devido à longa duração da concessão e às crescentes dificuldades fiscais
- Risco TJLP vai começar a pesar
- Separação vertical traz risco operacional, especialmente com institucionalidade em construção
- Modelo traz novos desafios: não ajuda que operador de infraestrutura não precise atrair ou satisfazer operador ferroviário
- Tendência é conjugar ênfase em regulação de estrutura com regulação de conduta

# Planejamento: problemas institucionais

---

- Cada agência pública preocupada só com sua área de atuação, seu mandato, e não com o resultado final do processo
  - Agências diferentes fazem requerimentos distintos sobre o mesmo assunto
  - Não há visão de custo benefício e a procura de instrumentos alternativos de penalizações ou compensações
- Falta coordenação entre as diversas atividades desenvolvidas dentro de um projeto

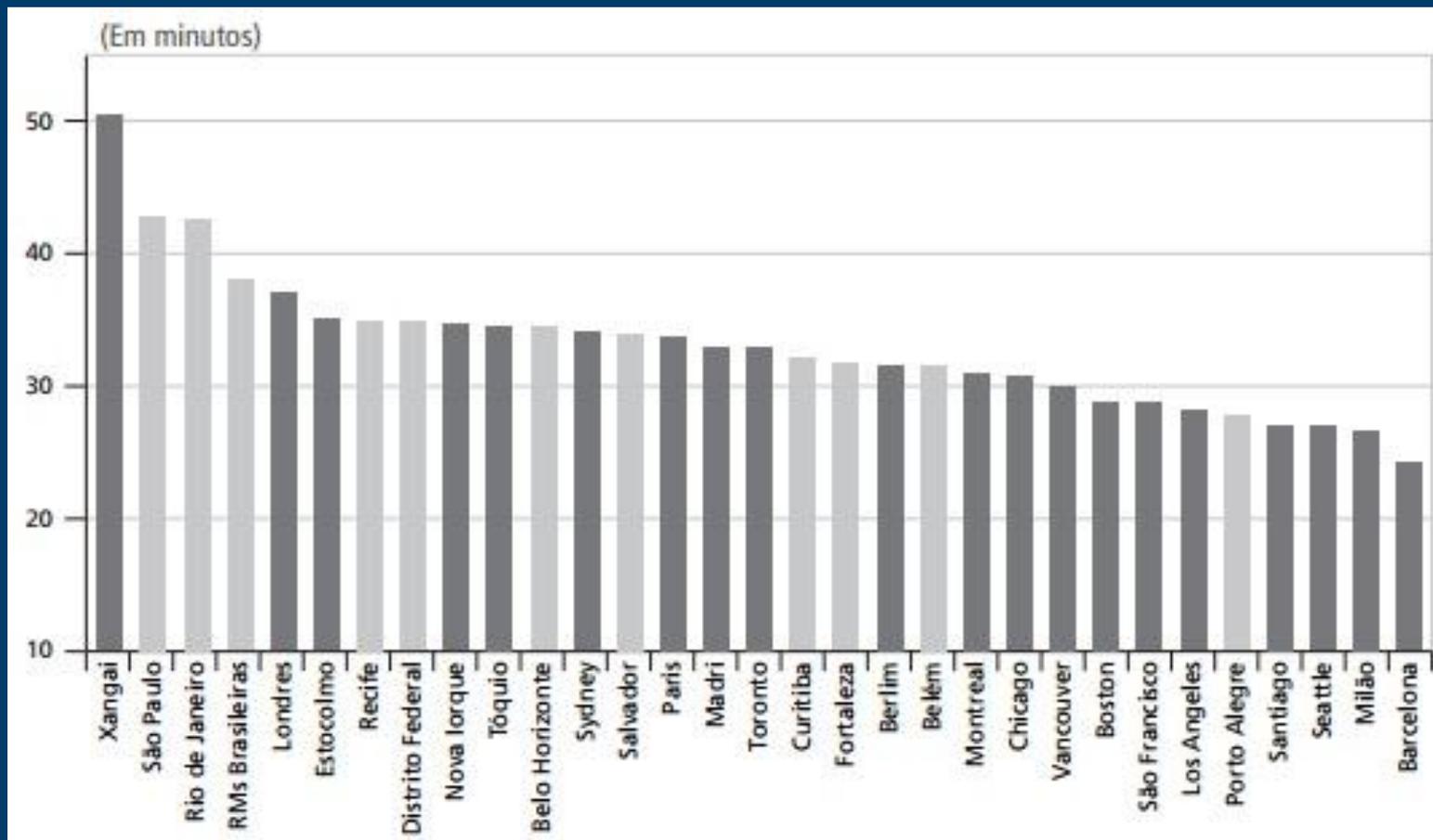
# Problemas de gestão

---

- Decisão política de avançar com projeto na ausência de preparativos suficientes
- Má qualidade dos projetos básicos e dos estudos ambientais
- Inconsistências entre projeto, orçamento e obra executada
- Necessidade de aditivos superiores a 25% leva a re-licitações e contestações do TCU
- Paralisação eleva custos da obra
- Desapropriações

# Brasil: Regiões metropolitanas com alguns dos piores indicadores de mobilidade

Tempo médio de deslocamento casa-trabalho (minutos)



# Mobilidade: agenda de gestão e planejamento

---

- Planejamento metropolitano integrado: atualizar os mecanismos de governança, planejamento e gestão das regiões metropolitanas
- Maior uso de PPPs para envolver o setor privado
- Capturar parte do ganho com valorização imobiliária
- Estabelecer aparato regulatório

# Observações finais

---

- Setor ferroviário oferece inúmeras oportunidades de investimento: expansão da fronteira agrícola, novos projetos de mineração e problemas de mobilidade
- Investimentos *greenfield* devem ser desenvolvidos como parcerias entre setores público e privado
- Formas de governança que deixem construção e operação com setor privado são a melhor opção
- Mas avanços serão modestos sem reduzir riscos não comerciais e melhorar a capacidade de gestão e planejamento do setor público